Darrow Parinussa
6 augustus 2007

Niet het gebruikelijke recept

Wie op zoek is naar een SUV maar geen zin heeft in het gebruikelijke Duitse recept zoals een X5, Touareg of ML kan zijn licht opsteken bij Cadillac. Die hebben de SRX in de gelederen, een cross-over met een eigenzinnig design.

Crossover wil in dit geval zeggen een mix tussen een luxe sedan en een SUV. Als onderdeel van General Motors had Cadillac voor het ontwerp van de SRX gebruik kunnen maken van een SUV platform. In plaats daarvan gebruikt Cadillac het personenauto platform waar ook de CTS en ook de STS op staan. Hier is bewust voor gekozen, omdat Cadillac de SRX het comfortabele en dynamische weggedrag van een luxe performance sedan wil meegeven.

Designfilosofie

Net zoals de XLR en de CTS is de SRX ontworpen volgens de â€˜Art & Scienceâ€™ designfilosofie van Cadillac. Deze filosofie is gebaseerd op futuristisch ogende Cadillacâ€™s uit de jaren â€™50 en â€™60 zoals bijvoorbeeld de ElDorado. Cadillac wil op deze manier teruggrijpen naar de gloriedagen van het merk toen deze vooral bekend stond om zâ€™n vooruitstrevende techniek en vormgeving.

Een eerste blik leert ons gelijk dat we te maken hebben met een â€˜love it or hate it'-geval. De auto oogt groot (4,95m lang, 1,84m breed en 1,72m hoog) en imposant maar hij heeft meer weg van een afgetrainde atleet dan van een bodybuilder. Hoekige lijnen en scherpe vouwen domineren het design. Vooraan rechtopstaande koplampen en daartussen de karakteristieke V-vormige chromen grill. Aan de achterkant vinden eveneens rechtopstaande lichten die voorzien zijn van LED-techniek.

Het zijaanzicht is het interessantst, want daar is duidelijk te zien dat het om een crossover gaat. De auto staat iets lager op zijn poten, is langer dan een confessionele SUV en heeft wel iets weg van een grote luxe station. Het is Cadillac in ieder geval gelukt om een auto met een vooruitstrevend ontwerp neer te zetten.

Luxury Crossover

Cadillac spreekt van een Luxury Crossover en wanneer je de portieren opentrekt dan word je inderdaad overvallen door een gevoel van luxe. Wij reden in het 2007 model waarbij voornamelijk in het interieur een aantal grote wijzigingen is doorgevoerd. Zo zijn de middenconsole en het dashboard opnieuw vormgegeven en kwalitatief naar een hoger plan getild. De bovenkant van het dashboard is voorzien van een lederlook materiaal dat goed aanvoelt en zelfs voorzien is van een stiksel. Over de gehele lengte

van het dashboard bevindt zich een mooie strook hout die doorloopt in de portieren. Datzelfde hout zit eveneens op de bovenkant van het stuurwiel en rondom de pook. De elektrisch verstelbare lederen fauteuils zitten heerlijk, je zou ze zo willen omwisselen met die van thuis. Het stuurwiel is alleen in hoogte verstelbaar en niet in diepte, in plaats daarvan kun je de pedalen elektrisch verstellen. Echt bijzonder handig is bij het uitzetten van het contact dat bestuurdersstoel en pedalen automatisch een stuk naar achterschuiven zodat uit- en instappen makkelijker gaat, bij wegrijden nemen de pedalen en bestuurdersstoel de voorafgestelde positie weer aan. Wat ook een pluim verdient zijn de veiligheidsgordels die geÃ¯ntegreerd zijn in de voorstoelen. Zo hoef je niet zover naar achteren te reiken om je gordel om te doen. Waarom is dit niet overal standaard?

Het gevoel van luxe wordt verder versterkt door een zee aan ruimte en het grote glazen panoramadak dat helemaal opengeschoven kan worden tot achter de tweede zitrij. Op de tweede zitrij is het trouwens goed vertoeven. Er is meer dan genoeg ruimte voor hoofd en benen en zelfs flinke volwassenen hebben niet te klagen. Bovendien was onze testauto voorzien van het optionele Navigatie DVD entertainment systeem met Bose 5.1 Surround speakers en DVD entertainment system voor op de achterbank. Dus als je vriendin of kennissen plots voor de deur staan met een filmpje en je huis is nog niet aan kant, gewoon lekker met zâ€™n allen op achterbank ploffen van je SRX. Je hoeft trouwens niet bang te zijn voor ruimtegebrek, want er is ook een derde zitrij die heel vernuftig elektrisch uit de vloer van de bagageruimte geklapt kan worden. Echter alleen te gebruiken bij hoge nood of als je kleiner bent dan 1.50m.

Zaken als elektrisch te openen en te sluiten achterklep, tweedelige stoelverwarming, gescheiden climatronic vÃ³Ã³r, aparte airco bediening voor de achterste twee zitrijen, een geheim opbergvakje en chique klokje mogen ook niet ontbreken. Al met al een prettige leefomgeving binnen in de SRX. Het geheel van het interieur doet warm, rijk en vooral luxe aan.

Dynamisch rijden

Wij hadden de beschikking over het topmodel in de SRX-reeks, voorzien van 4.6 liter achtcilinder met vierwielaandrijving en een zestraps automaat. Wat als eerste opvalt bij rustig wegrijden is hoe stil de auto is vanbinnen. Ergens ver op de achtergrond hoor je de motor zachtjes zijn werk doen, maar thatâ€™s it. De automaat schakelt zijdezacht en ook het onderstel doet ons verbazen. Oneffenheden worden netjes gladgestreken en door de hoge zit heeft â€œrustig door de stad rijdenâ€• daarom ook wel iets weg van sightseeing.

Maar hoe zit het met dynamisch rijden? Allereerst beschikt de 4.6 ltr V8 Northstar over 325 pk en 427 Nm aan koppel. Dat is volgens Cadillac genoeg om de iets meer dan twee ton wegende SRX binnen 7,6 seconden op de honderd te krijgen. Overigens gaat het diep intrappen van gaspedaal altijd gepaard met een typische Amerikaanse

achtcilinder brul. Echt optimaal hiervan genieten doe je met het optioneel verkrijgbare panoramadak in de verste stand geopend (in een tunnel uiteraard!).

Het topmodel SRX is standaard uigerust met Magnetic Ride. Dat wil zeggen: continu variabele dempers die gevuld zijn met een vloeistof met metaaldeeltjes die elektronisch wordt gemanipuleerd en daardoor op magnetische wijze van viscositeit kan wisselen. Met andere woorden: rijd je rustig, dan is de demping zacht en comfortabel, ga je over op de sportieve toer dan is de demping een stuk straffer.

In de praktijk betekent het dat je met de bijna 1.70m hoge SRX inderdaad sportief kunt rijden. Het Magnetic Ride systeem weet overhellen goed op te vangen en in combinatie met de vierwielaandrijving is het sportief nemen van bochten geen enkel probleem. Daar komt nog eens bij dat de auto zich direct en scherp laat besturen. Eigenlijk merk je alleen aan het remmen dat je met een grote SUV op stap bent. Overigens heeft de automaat tijdens een kickdown wel even de tijd nodig om wakker te worden.

Pijnlijke precisie

De SRX is gunstig geprijsd hij is er namelijk al vanaf â‚¬49.950,- en dan zijn zaken als gescheiden klimaatregeling, elektrisch bedienbare lederen stoelen met geheugen, xenon verlichting en achterwielaandrijving standaard. De 4.6 V8 AWD Sport Luxury, waarmee wij reden had een prijskaartje van bijna â‚¬96.000,- en had bijna alle denkbare toeters en bellen aan boord, zoals een infotainment system voor zowel de voor- als achterpassagiers inclusief draadloze koptelefoons en afstandsbediening (â‚¬6.890), het gigantische te openen panoramadak (â‚¬2.950), de elektrisch opvouwbare achterbank op de derde rij inclusief airconditioning achter (â‚¬2.200) en een hele rits aan veiligheids voorzieningen zoals zes airbags voor voor- en achterpassagiers, Magnetic Ride Control, StabiliTrak, en 18 inch lichtmetaal met brede banden.

Hoewel Cadillac het heeft over een Crossover, zullen zijn concurrenten voornamelijk komen uit de SUV-hoek. En dan zijn het vooral de Duitse concurrenten tegen wie hij het moet opnemen. Hoewel de rijeigenschappen uitstekend zijn en het er allemaal kwalitatief goed uitziet en hoogwaardig aanvoelt, haalt de SRX het net niet bij pijnlijke precisie van de Duitsers. Zo laat de SRX hier en daar toch wat kleine steekjes vallen. In het interieur bevinden zich hier en daar nog wat goedkope aandoende elementen zoals asbakjes en enkele knopjes. Het prachtige panoramadak gaf af en toe toch een kraakje en een piepje wanneer er over een drempel gereden werd. De grootste tekortkoming ten opzichte van zijn concurrenten is dat de SRX absoluut niet bedoeld is voor offroad rijden. Maar goed, daar worden de meeste SUV's ook niet voor aangeschaft.

Plus

+ Ligt Europees strak op de weg
+ Ruim en luxe interieur
+ Gewaagd design

Min

- Gewaagd design
- Geen dieselmotor beschikbaar
- Stevig verbruik